Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/10174

24. 03. 98

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Jürgen Rochlitz, Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/10052 —

Linienführung der B 252-neu zwischen Wetter und Frankenberg in Hessen

Die Bundesstraße 252 verbindet in den Landkreisen Waldeck-Frankenberg und Marburg-Biedenkopf einerseits Diemelstadt an der A 44 und andererseits Cölbe bei Marburg an der dort autobahnähnlich ausgebauten B 3. Mit der B 252 werden die Mittelzentren Bad Arolsen, Korbach, Frankenberg und Marburg miteinander verknüpft. Da nicht nur der örtliche und regionale Verkehr von ihr erfaßt wird, sondern auch der überregionale Verkehr diese Trasse anstelle des Kasseler Autobahnkreuzes als beliebte Abkürzung benutzt, entstehen erhebliche Verkehrsbelastungen. Wegen einer Vielzahl betroffener Ortschaften mit engen und kurvigen Durchfahrten ist eine B 252-neu in der Planung. Diese besteht aus entsprechend vielen Ortsumgehungen, die im Bundesverkehrswegeplan als Vordringlicher Bedarf gekennzeichnet sind.

Diese Planung ist durch zwei Hauptprobleme gekennzeichnet:

Zum einen zerschneidet die B 252 einen der wenigen, von Verkehrswegen noch nicht zerstückelten Naturräume Deutschlands im Norden Hessens. Die von der B 252 berührte Edersee-Region mit dem geplanten Nationalpark Kellerwald ist überregional bekannt. Dies bedeutet letztlich auch bei den Ortsumgehungen mehr oder minder tiefe Eingriffe in den örtlichen Naturhaushalt – in Talauen, in Waldbereiche wie den Burgwald oder in die abwechslungsreich gegliederte, größtenteils landwirtschaftlich genutzte Landschaft.

Andererseits wird mit jeder Ortsumgehung die Abkürzungsstrecke für den überregionalen Verkehr, insbesondere für den LKW-Verkehr, attraktiver. Für den LKW-Verkehr mußte zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen schon ein nächtliches Durchfahrtsverbot erlassen werden. Doch die Steigerung des LKW-Verkehrs insgesamt, die Mißachtung des nächtlichen Durchfahrtsverbots und der übermäßige Gebrauch von Ausnahmegenehmigungen führen nicht zum gewollten Ergebnis, nämlich der deutlichen Absenkung des nächtlichen Geräuschpegels.

Die Verwirklichung der Ortsumgehungen würde insgesamt sowohl tagsüber als auch nachtsüber eine zusätzliche Verlärmung der von der Straßenführung genutzten Täler mit sich bringen. Die ortsnahen Umgehungen würden letztlich fast gar keine Lärmentlastung mit sich bringen. Noch schlimmer wäre die Situation durch eine Teilfertigstellung von Ortsumgehungen, die bei denjenigen Ortschaften zu einer jahrelangen Zusatzbelastung führen würde, für die eine Umgehung noch nicht fertiggestellt ist. Diese Situation käme wegen der absehbaren Gesund-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 20. März 1998 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

heitsbelastung durch Lärm und Abgas beinahe einer vorsätzlichen Körperverletzung gleich.

Eine Lösung dieser komplexen Problematik kann nur darin bestehen, daß schon heute und auch zukünftig die Durchfahrt für den Ferngütertransport erschwert und gleichzeitig seine Verlagerung auf die Schiene in dieser Region erleichtert wird. Gerade in einer derart sensiblen Region mit naturschutzwürdiger Landschaft und wirtschaftsstarken Mittelzentren müßte dem Slogan vom „Vorrang der Schiene" zügig zur Realität verholfen werden. Daneben müßte eine Linienführung angestrebt werden, die

— weitgehend bestehende Straßen nutzt,
— Talauen und Waldgebiete meidet und
— eine Verlärmung der Ortschaften vermeidet.

Vorbemerkung

Im Raum Nordhessen hat der knapp 140 km lange Streckenzug der B 252/B 3 zwischen den Autobahnen Dortmund – Kassel (A 44) und Nordring Gießen (A 480) als direkte Verbindung zwischen den Mittelzentren Arolsen, Korbach und Frankenberg und darüber hinaus in den mittelhessischen Raum zu den Oberzentren Marburg und Gießen eine besondere raumordnerische Bedeutung. Demzufolge wird seinem ortsdurchfahrtenfreien Ausbau im „Regionalen Raumordnungsplan Nordhessen" eine entsprechende Priorität – zumal im rd. 95 km langen Abschnitt der B 252 zwischen Diemelstadt (A 44) und Cölbe (B 62) zugemessen. Aufgrund seiner Lage im Netz der Bundesfernstraßen und seines Verlaufes weitgehend in Tallage wird der Straßenzug auch von überregionalem Lkw-Verkehr genutzt.

Gleichwohl hat – wie die Ergebnisse der Verkehrszählung von 1995 zeigen – die B 252 hier im wesentlichen regionale Bedeutung.

Entsprechend diesen Funktionen ist der ortsdurchfahrtenfreie Ausbau der B 252 zwischen der A 44 und der B 62 auch Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes. Der geltende „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen" weist deshalb für die rd. 95 km lange Strecke den Bau von elf Ortsumgehungen mit einer Gesamtlänge von rd. 50 km im „Vordringlichen Bedarf" aus, d. h. die B 252 soll hier zeitnah auf rd. 50 % ihrer Streckenlänge neu gebaut werden. Hierbei entfalten die Ortsumgehungen ihren doppelten Nutzen im Hinblick auf die Verbesserungen für den durchgehenden Verkehr der B 252 und die gleichzeitige Entlastung der Ortsdurchfahrten mit den Vorteilen für deren Anlieger und die Orte, die dann ihre Ortsplanung unvorbelastet neu aufnehmen können.

In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr hat die hessische Straßenbauverwaltung jüngst den Auftrag für eine spezielle Verkehrsuntersuchung zur B 252 zwischen Diemelstadt und Cölbe erteilt, die nochmals Aufschluß geben soll über

— die verkehrliche Sinnfälligkeit des Ausbaukonzeptes der Gesamtstrecke,
— die Auswirkungen auf verschiedene Netzfälle,
— die Interdependenz zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr

sowie einen Vorschlag zur Prioritätenreihung der Einzelmaßnahmen enthalten soll. Ziel hierbei ist es, das Ausbaukonzept so zu gestalten, daß die jeweiligen Zwischenzustände den jeweils größten Nutzen sowohl für den Verkehr der B 252 als insbesondere auch die frühestmöglichen Entlastungen für die Anlieger in den Ortsdurchfahrten gewährleisten.

Dies vorangestellt können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

1. Welche Planalternativen sind aus der Sicht der Bundesregierung am ehesten geeignet, um weitgehend bestehende Straßen zu nutzen, Talauen und Waldgebiete zu meiden und eine Verlärmung von Ortschaften zu vermeiden?

Auf rd. 50 % ihrer Streckenlänge bleibt die vorhandene B 252 in den Außerortsabschnitten im Grundsatz erhalten. Für die vorgesehenen Ortsumgehungen werden – ausgehend von den naturräumlichen Gegebenheiten, den Siedlungsflächen und den Schutzgebieten im Gesamtkorridor der B 252 zwischen Diemelstadt und Cölbe – im Rahmen der abschnittsweisen Untersuchungen zur Linienführung mit Hilfe der jeweiligen Umweltverträglichkeitsuntersuchungen Lösungen gesucht, die die verkehrlichen Ziele erfüllen und Umweltbelastungen so weit als möglich vermeiden.

2. Welche Linienführung wird von den zuständigen Straßenbauämtern favorisiert?

Von den Ämtern für Straßen- und Verkehrswesen werden abschnittsweise die Linienführungen favorisiert, die sich im Rahmen der Gesamtabwägungen – d. h. der Erreichung der verkehrlichen Ziele, der Wirtschaftlichkeit und der weitestmöglichen Vermeidung von Umweltbelastungen – als die am besten geeigneten herausstellen.

3. Wieweit ist die Linienführung im Landkreis Marburg-Biedenkopf bereits festgelegt bzw. entschieden?

Das Raumordnungsverfahren ist auf der gesamten Streckenlänge abgeschlossen.

4. In welchem Umfang ist die Linienführung im Landkreis Waldeck-Frankenberg bereits ausgearbeitet oder festgelegt bzw. entschieden?

Der aktuelle Bearbeitungsstand gibt auch Auskunft über die Entscheidung zur Linienführung.

Für die Ortsumgehung Diemelstadt-Rhoden läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren, der Beschluß wird zum Jahreswechsel 1998/1999 erwartet.

Die Ortsumgehung Bad Arolsen–Schmillingshausen ist bereits unter Verkehr.

Die Ortsumgehung Bad Arolsen–Helsen ist im Bau.

Für die Ortsumgehung Twistetal–Twiste werden zur Zeit die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren auf Landesebene vorbereitet.

Für die Ortsumgehung Twisteta–Berndorf wurde mit der Planung noch nicht begonnen.

Die Ortsumgehung Korbach ist unter Verkehr.

Die Ortsumgehung Vöhl–Dorfitter ist im Planfeststellungsverfahren. Aufgrund von Einsprüchen werden zur Zeit die Vorentwurfsunterlagen für eine geänderte Linienführung erarbeitet.

Die Ortsumgehung Vöhl–Thalitter ist unter Verkehr.

Die Ortsumgehung Vöhl–Kirchlotheim ist unter Verkehr.

Die Ortsumgehung Vöhl–Schmittlotheim ist unter Verkehr.

Die Ortsumgehung Frankenberg ist unter Verkehr.

Für die Ortsumgehung Burgwald–Bottendorf sind die Planungsarbeiten noch nicht aufgenommen.

Für die Ortsumgehung Burgwald–Ernsthausen werden zur Zeit die Umweltverträglichkeitsstudie und die Verkehrsuntersuchung erarbeitet.

5. Welche Hindernisse werden seitens der Bundesregierung bzw. der Straßenbauämter bei einer Verwirklichung des „Vordringlichen Bedarfs" gesehen?

Voraussetzung für Baubeginne von Straßenbaumaßnahmen sind rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse und die Bereitstellung von Finanzmitteln.

Es bleibt abzuwarten, ob sich für die noch zu bauenden Abschnitte die baurechtlichen Voraussetzungen problemlos schaffen lassen oder ob hierbei große Widerstände auszuräumen sein werden.

6. Mit welchem Zeithorizont rechnet die Bundesregierung für die Fertigstellung der gesamten Umfahrungsstrecke?

Vor dem Hintergrund der für einzelne Abschnitte erst beginnenden Planung gibt es derzeit noch keinen definierten Zeithorizont für eine Fertigstellung der Gesamtstrecke.

7. Inwiefern ergibt sich möglicherweise ein deutlich unterschiedlicher Fertigstellungstermin für den südlichen Streckenabschnitt im Landkreis Marburg-Biedenkopf und für den nördlichen im Landkreis Waldeck-Frankenberg?

Im Hinblick darauf, daß es in beiden Landkreisen noch zu bauende Abschnitte gibt, für die die baurechtlichen Voraussetzungen erst noch zu schaffen sind, läßt sich die Frage derzeit nicht beantworten.

8. Wie wird die Bundesregierung verhindern, daß fertige Teilstücke zu einer unter Umständen jahrelangen Zusatzbelastung derjenigen Ortschaften führen, für die eine Umfahrung noch nicht fertiggestellt ist?

Vor dem Hintergrund der im wesentlichen regionalen Bedeutung der B 252 liegen die prognostizierten Belastungen nur um rd. 20 bis 25 % über den derzeitigen Verkehrsmengen. Wenn es trotz der angestrebten Ausbaustrategie – mit der Verwirklichung der Einzelmaßnahmen in der Reihenfolge entsprechend ihrem verkehrlichen Nutzen und der erzielbaren Entlastung der Orte – unvorhergesehene Verzögerungen geben sollte, halten sich zusätzliche Belastungen aus begrenzten Verkehrszuwächsen in einzelnen Orten für begrenzte Zeiträume ebenfalls in Grenzen.

9. Mit welchen Maßnahmen wird die Bundesregierung die nach der Fertigstellung übermäßige zusätzliche Verlärmung der von der genutzten Straßenführung betroffenen Täler mit ihren Ortschaften nicht nur eindämmen, sondern möglichst verhindern?

Wegen der begrenzten prognostizierten Verkehrszuwächse bleiben die künftigen Verkehrsbelastungen in etwa in der Größenordnung der heutigen Belastungen der B 252 erhalten.

Da beim Bau neuer Ortsumgehungen die Anforderungen der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmvorsorge erfüllt werden müssen, ist davon auszugehen, daß zusätzliche Lärmbelastungen weitestgehend vermieden werden können.

10. An welche Maßnahmen zur Verhinderung von zusätzlichem nächtlichem Lärm des dann wahrscheinlich unbeschränkten LKW-Verkehrs ist dabei gedacht?

Entsprechend der überwiegend regionalen Bedeutung der B 252 geht die Bundesregierung auch bei der Prognose des Lkw-Verkehrs von einem begrenzten Zuwachs in etwa in der Größe des Zuwachses beim Pkw-Verkehr aus.

Es ist zu erwarten, daß nach abgeschlossenem Ausbau der B 252 in Verbindung mit den neuen aktiven Lärmschutzmaßnahmen an dem ausgebauten Straßenzug sich die Lärmsituation gegenüber dem heutigen Zustand – auch unter Berücksichtigung des be-

grenzten Verkehrszuwachses – insgesamt deutlich verbessert haben wird.

Bis zu diesem Zeitpunkt werden die zuständigen hessischen Straßenverkehrsbehörden in Abhängigkeit von dem jeweils erreichten Ausbaustand und dem tatsächlichen Verkehr zu prüfen haben, ob und in welchem Umfang Verkehrsbeschränkungen aufrechtzuerhalten sind oder beseitigt werden können.

11. Inwieweit ist die Bundesregierung bereit, die bestehende und durch Verkehrszuwachs auf der neuen Straßenverbindung sich verschärfende Lärmproblematik aus dem Schwerlastverkehr anzuerkennen?

12. Inwieweit akzeptiert die Bundesregierung, daß eine Verkehrslärmbelastung wie derzeit längs der B 252 nicht nur tagsüber Gesundheitsbeeinträchtigungen – hier insbesondere des Herz-Kreislauf-Systems – mit sich bringen kann?

Siehe Antwort zu Frage 10.

13. Inwieweit ist die Bundesregierung bereit, gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG die betroffene Region über die bestehenden bzw. über zu reaktivierende Schienenstrecken für den Schienengüter- bzw. den Kombinierten Verkehr zu erschließen?

14. Inwieweit ist die Bundesregierung bereit, die betroffene Region gemeinsam mit einerseits der Deutschen Bahn AG und andererseits mit Dritten (Gebietskörperschaften oder Industrie- und Gewerbebetriebe wie die dies schon praktizierende Fa. V. in Allendorf/Eder) über bestehende bzw. zu reaktivierende Schienenstrecken für den Schienengüter- bzw. Kombinierten Verkehr zu erschließen?

15. Inwieweit ist die Bundesregierung bereit, die in den Fragen 13 und 14 grob skizzierten Projekte als Modellvorhaben für eine ländliche Region mit besonders hohem Flächenanteil schutzwürdiger Landschaftsteile zu realisieren?

Die in Betrieb stehenden Streckenabschnitte, z. B. die parallel zur B 252 verlaufende Teilstrecke Frankenberg (Eder) – Sarnau – Cölbe, stehen gemäß § 14 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Nutzung zur Verfügung. Die Ausgestaltung des Schienengüterverkehrs oder des Kombinierten Verkehrs ist eine unternehmerische Aufgabe, nicht jedoch eine Aufgabe des Bundes.

Soweit die regionale Schienenverkehrsbedienung aus Gründen der Gebietserschließung finanziell gefördert werden soll, ist dies Aufgabe der für Strukturpolitik und Wirtschaftsförderung zuständigen Stellen der Länder und kommunalen Gebietskörperschaften.

Die Reaktivierung des Betriebes der Infrastruktur der Streckenabschnitte Warburg – Volkmarsen (Betriebseinstellung 23. Mai 1982) und Korbach – Frankenberg (Betriebseinstellung 31. Dezember 1992) setzt voraus, daß ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine ausreichende und nachhaltige Nutzung erkennt, die die erforderlichen Investitionen wirtschaftlich rechtfertigt.

Voraussetzung für eine Finanzierung von Investitionen durch den Bund gemäß § 8 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes ist, daß

sich die DB AG auf Grund entsprechender interner Bewertungen als Träger des Vorhabens engagiert und nach den Regeln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes hierfür Bundesmittel beantragt. Finanzierungsanträge für Investitionen zur Reaktivierung stillgelegter Streckenabschnitte im Raum Waldeck-Frankenberg liegen dem Bundesministerium für Verkehr nicht vor.

Neben der DB AG können ab März 1998 auch private Dritte bei Investitionen in Terminals des Kombinierten Verkehrs gefördert werden. Die Voraussetzungen und die Einzelheiten hierzu sind in der Förderrichtlinie Kombinierter Verkehr geregelt, die am 15. März 1998 in Kraft trat.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333